

MOBILIDADE URBANA ÀS PRAIAS COMO REFLEXO DE UM DIREITO A CIDADE PARA PESSOAS COM DEFICIÊNCIA

URBAN MOBILITY TO THE BEACHES AS A REFLECTION OF A RIGHT TO THE CITY FOR PEOPLE WITH DISABILITIES

Ana Maria Seixas Pamponet ¹

Milton Silva de Vasconcellos ²

RESUMO: Este artigo, procura analisar a questão da mobilidade urbana às praias para pessoas com deficiência no Município de Salvador. O trabalho reflete uma preocupação acerca da compreensão do alcance significativo trazido pela acessibilidade em sua nova previsão do Estatuto da Pessoa com Deficiência, estabelecendo recorte temático para o acesso às praias, bem público por natureza, porém de muito pouca ou nenhuma acessibilidade para estas populações. Objetiva-se assim analisar a mobilidade urbana para pessoas com deficiência física nas praias de Salvador como concretização de um direito fundamental à cidade, contrapondo tal percepção ao Plano de Revitalização da Orla do município de Salvador. Sob o prisma metodológico, o trabalho foi desenvolvido a partir de fontes de pesquisa bibliográficas e documentais, além de uma argumentação orientada pela lógica do raciocínio qualitativo. Como resultado apresentados, a partir do problema de pesquisa definido bem como os objetivos geral e específicos, concluiu-se que a existência normativa referente a mobilidade urbana para pessoas com deficiência reflete realidade meramente formal destes direitos, prevalecendo assim as praias como espaço público absolutamente inacessível para pessoas com deficiência, apesar das recentes políticas públicas do Município.

Palavras-chave: Direito a cidade; mobilidade urbana; pessoa com deficiência; acesso a praias; urbanização.

SUMMARY: This article seeks to analyze the issue of urban mobility for beaches for people with disabilities in the Municipality of Salvador. The work reflects a concern about the comprehension of the significant reach brought by the accessibility in its new prediction of the Statute of the Person with Disabilities, establishing thematic clipping for the access to beaches, public good by nature, but of little or no accessibility for these populations. The purpose of this study is to analyze the urban mobility for people with physical disabilities on the beaches of Salvador as a concretization of a fundamental right to the city, opposing such perception to the Plan for Revitalization of the City of Salvador. From the methodological point of view, the work was developed from bibliographic and documentary research sources, besides an argument oriented by the logic of qualitative reasoning. As a result of the research problem defined as well as the general and specific objectives, it was concluded that the normative existence referring to urban mobility for people with disabilities reflects a merely formal reality of these rights, thus prevailing beaches as a public space absolutely inaccessible for people with disabilities, despite the recent public policies of the Municipality.

Keywords: Right to the city; urban mobility; disabled person; access to beaches; urbanization.

¹ Pós-doutora em Ciências Sociais pela Universidade de Coimbra/Portugal. Professora de Metodologia Científica da Faculdade Apoio Unifass/Bahia.

² Mestrando em Políticas Sociais e Cidadania pela UCSAL/Bahia. Especialista em Direito Público. Professor de Direito Tributário, Hermenêutica Jurídica da Faculdade Apoio Unifass/Bahia. Advogado.

1 INTRODUÇÃO

Ao se debruçar acerca da compreensão da pessoa com deficiência, por muito tempo prevaleceu a abordagem conhecida como modelo biomédico. Nesse sentido caracteriza-se a pessoa com deficiência a partir de seus caracteres médicos, ou seja, delimita-se o indivíduo deficiente a partir do “seu problema de saúde” e não pelas limitações/desvantagens que este indivíduo deficiente enfrenta. Tal situação remete assim a uma compreensão de que a deficiência é concebida como um problema do indivíduo e não um atributo de sua pessoa.

Tal realidade contudo é alterada com o advento da lei 13.146/15 (Estatuto da Pessoa com Deficiência) que, consolidando os compromissos firmados pelo Brasil na Convenção Internacional sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência, (ratificada pelo Brasil em 2008), vem a estabelecer nova definição superando-se o critério biomédico e adotando como parâmetro uma noção mais ampla, a partir da existência de impedimentos de longo prazo de natureza física, mental, intelectual ou sensorial, o qual, em interação com uma ou mais barreiras, possa obstruir a participação plena e efetiva na sociedade em igualdade de condições com as demais pessoas (art. 2).

Desdobra-se assim como objeto de pesquisa do presente texto a análise da mobilidade urbana para pessoas com deficiência física na cidade de Salvador como concretização de um direito fundamental à cidade. Reconhecendo-se, contudo, a exagerada amplitude do objeto, delimita-se a ideia para aferir tão somente o direito ao lazer, abordando-se em específico a acessibilidade às praias do município, face o advento da recente política pública municipal que estabeleceu Plano de Revitalização da Orla do município. Como problema de pesquisa, questiona-se como acontece a mobilidade urbana para pessoas com deficiência nas praias da cidade de Salvador, como expressão de um direito à cidade?

Para tanto, o argumento se desenvolve inicialmente as bases teóricas da cidadania por meio de seu desenvolvimento histórico. Em um segundo momento indaga-se da noção de direito a cidade, sua compreensão trazida pela doutrina e de que forma tal noção se relaciona como uma expressão da cidadania e o direito a mobilidade urbana. Em um terceiro momento valora-se a realidade normativa existente correlatas ao tema da mobilidade urbana para pessoas com deficiência, qual seja: o estatuto das Cidades (Lei 10.257/01), Estatuto da Pessoa com deficiência (Lei 13.146/15), a Constituição Federal do Brasil de 1988, a Carta Mundial do direito a Cidade, bem como a Lei 12.587/14 que trata da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Decerto que tal análise restringir-se-á aos pontos de convergência ao objeto de estudo do presente trabalho. Em um terceiro momento, aborda-se os efeitos do capitalismo, mensurando-se para tanto a relação entre baixa acessibilidade para pessoas com deficiência e interesse do capital imobiliário, que explica a existência de “ilhas de acessibilidade” dentro do município.

Por fim, analisa-se o plano de revitalização da orla de Salvador enquanto expressão do direito à cidade, destacando-se os efeitos Projeto Para-praia para efetivação da mobilidade urbana de pessoas com deficiência.

Sob o prisma metodológico o presente artigo é consequência de uma pesquisa qualitativa e desenvolve-se por meio de pesquisa bibliográfica e documental.

2 BASES CONCEITUAIS SOBRE CIDADANIA

O conceito de cidadania no passado era focado na participação na vida política como parte do ideal de democracia. Na sociedade contemporânea, esse conceito passou a ser mais individualista passando a enfatizar mais o aspecto individual ou da autorregulação do que a dimensão coletiva.

Todavia o conceito contemporâneo de cidadania está relacionado com as dimensões cívica e civil, e se situa na esfera dos valores, possuindo dimensões ambivalentes, mantendo ao mesmo tempo as concepções individualista e coletivista. A dimensão civil refere-se à “esfera da vida privada,

denotando maneiras ‘civilizadas’ de comportamento social”, (PETERSEN; LUPTON, 1996, p.73), o que na visão de Reis “esta dimensão corresponde à busca dos direitos dos membros individuais da coletividade” respeitando as relações sociais (REIS, 1994, p.335). A dimensão cívica relacionada à ideia de deveres e obrigações dos cidadãos associa-se à solidariedade pública, no sentido da observância das virtudes cívicas e da identificação com a coletividade.

A partir da perspectiva individualista, observa-se que as qualidades atribuídas ao indivíduo e o status³ de cidadão não nascem com ele, mas são adquiridas, sendo a educação considerada uma condição indispensável para o exercício da cidadania. Na perspectiva coletivista, de acordo com Saviani (1986, p.73), ser cidadão⁴ é “ser sujeito de direitos e deveres [...], estando capacitado a participar da vida da cidade literalmente e, extensivamente, da vida da sociedade, através de diferentes formas e meios, como partidos, sindicatos e associações”.

Este estar “capacitado a participar” implica ter acesso à educação, saúde, transporte, moradia, etc, o que é uma reivindicação social. Adam Smith propôs que o Estado assumisse a responsabilidade sobre a educação pública e gratuita do trabalhador, já que ele está submetido ao embrutecimento da classe. Adam Smith preocupou-se com os efeitos da divisão do trabalho sobre a formação da cidadania (SALM, 1996, p.57).

O conceito de cidadania encontra tradução em outros teóricos e pensadores, tal como Demo (1992, p.17) que define cidadania, como sendo um “[...] processo histórico de conquista popular, através do qual a sociedade adquire, progressivamente, condições de tornar-se sujeito histórico consciente e organizado, com capacidade de conceber e efetivar projeto próprio.”

Assim concebida, a cidadania corresponde a um conjunto de práticas que possui um lado econômico-produtivo, entendido como a capacidade de efetivar projeto de desenvolvimento no plano individual, e um lado participativo, o qual pressupõe a existência da democracia. De fato, a cidadania tem dimensões econômica e civil intrínsecas, tanto quanto social, jurídica e política.

No Estado representativo, a representação individual se dá através da sociedade civil organizada, definida por Aurélio como “um grupo de indivíduos que vivem por vontade própria sob normas comuns. É um contrato consensual pelo qual as pessoas se obrigam a reunir esforços ou recursos para a consecução de um fim comum” (FERREIRA, 1977, p.446). A democracia só se consolida com a participação democrática dos membros de uma sociedade nas decisões políticas, econômicas e sociais, através da formação de sindicatos, associações e partidos. O próprio ato da participação ensina e estimula a participar cada vez mais.

Na sociedade moderna e na vida da cidade, a necessidade da expressão escrita e oral se faz necessária para as ações da vida em comum, aparecendo a educação como importante fator que facilita a integração e a formação efetiva da cidadania; assim a linguagem e o conhecimento são poderosos instrumentos para efetivar a participação no processo produtivo.

Pode-se, também, entender a cidadania “como uma forma de solidariedade baseada no nacionalismo, a qual, no bojo das reformas, está sendo substituída por outros tipos de solidariedade, inclusive a religiosa” (TURNER, 1993, p.177). A cidadania, enquanto conceito desenvolvido, depois da Revolução Francesa, significa uma participação ativa na república, ou um Estado-Nação construído sobre a ideologia do nacionalismo, devendo enfocar a dimensão política, promovendo a participação ativa, colocando o cidadão no centro das discussões sociais exercendo assim seus direitos e deveres através das variadas formas de participação, e que ter o status de cidadão, é ser perante o Estado-

3 Neste sentido, ter o status de cidadão é ser um legítimo portador de obrigações e de direitos civis, políticos e sociais, perante um Estado – Nação (TEIXEIRA, 1987, p.42).

4 Segundo o dicionário Aurélio, “cidadão é o indivíduo no gozo dos direitos civis e políticos de um Estado” (FERREIRA, 1977, p. 105).

Nação um legítimo portador de deveres e direitos civis, sociais e políticos. É ser um portador de obrigações. O autor considera ainda que ela é:

Um conjunto de práticas (jurídicas, políticas, culturais e econômicas) que definem uma pessoa como um membro efetivo da sociedade, trazendo como consequência o dimensionamento do fluxo de recursos para indivíduos e grupos sociais (TURNER, 1993, p. 177).

Benevides (1994, p.29) aborda a cidadania sob outro enfoque considerando sob duas perspectivas: a Progressista e a Conservadora. Ao discriminar os cidadãos em classes de cidadania, reforça a desigualdade, mas, ao ressaltar a participação social e política, constitui-se no que denomina de cidadania ativa, ou cidadania progressista. Na perspectiva conservadora, ela é clientelista e patrimonialista sendo os direitos considerados como concessões entre Estado e sociedade. Numa segunda visão os Direitos são entendidos como privilégios, ou benesses concedidas pelo Estado a poucos indivíduos, sendo assim denominada por Benevides (1994, p.29), como concedidas ou outorgadas. Essa autora salienta ainda que essas duas concepções levam a implicações na adoção de políticas públicas diferenciadas:

- a. um enfoca o ideal republicano, retratando-o como portador de virtudes, orientado para o mundo público.
- b. o outro concebe a cidadania como concessão de direitos, que vê o cidadão como um consumidor, devendo, assim, refugiar-se no mundo privado (BENEVIDES, 1994, p.29).

Tenório considera que a “pessoa, ao tomar ciência de sua função como sujeito social e não adjunto [...] deve atuar não somente como contribuinte, eleitor, mas com uma presença ativa e solidária nos destinos de sua comunidade” (TENÓRIO, 1998, p.19). Somente a cidadania deliberativa poderia criar uma real sustentação para que ocorressem as inovações necessárias nas políticas públicas. Para o referido autor, os cidadãos agem como “atores políticos responsáveis de uma comunidade de pessoas livres e iguais” (TENÓRIO, 1998, p.19). Ele discute o conceito de cidadania e sua relação com a gestão social orientada pela racionalidade comunicativa a partir da teoria crítica de Habermas (1984), identificando quatro formas ideais de cidadania: ativa, passiva, pública e privada. Ele considera que a cidadania pode ter diferentes versões, visto que os princípios podem variar de acordo com as diferentes tradições sociais e culturais.

A cidadania ativa aparece fortalecida nos locais onde a cidadania se desenvolveu em meio a conflitos revolucionários por direitos promovendo uma tradição de participação cidadã, sendo considerada sua dimensão cultural. A cidadania passiva é outorgada pelo Estado, sendo considerada como uma forma negativa de cidadania. “A distinção entre público e privado se dá à medida que se enfatiza a superioridade de uma esfera em relação à outra” (TURNER, 1993, p.47).

Reis (1994) afirma que a expressão da cidadania se reduz cada vez que se introduz mecanismos de mercado do modelo privado no espaço público, fazendo ceder lugar as ações que contribuem para reduzir o poder do estado.

Para Weber (1994), nem direitos civis, nem direitos políticos eliminavam as desigualdades econômicas e sociais. Ele acreditava que os direitos de cidadania ocultavam as reais fontes de exclusão social, e que a cidadania era um modo de alienação burguesa, centrando sua análise nas formas legal e política de participação.

Barbalet (1993) considera que a igualdade das pessoas como cidadãos não modifica as relações materiais entre as classes, apenas afeta suas percepções das diferenças existentes entre elas, embora possa melhorar as condições materiais de sobrevivência dentro de uma mesma classe.

Weber (1994) considera que a autonomia das cidades e o aparecimento do Estado-Nação resultaram no desenvolvimento da cidadania enquanto identidade dos habitantes com a sua nação. A

noção de cidadania deve desenvolver uma identidade coletiva e deve estar disposta a juntar esforços para a realização de projetos conjuntos.

Na América Latina a identidade social foi influenciada pelo ideal nacionalista defendido pelo Estado no seu processo de modernização levando a crer na existência de uma “comunidade nacional de interesses”, subordinando a sociedade civil ao discurso populista do Estado-Nação (REIS, 1998, p.22), mas na verdade esse modelo ocultava as desigualdades sociais, e a diversidade de interesses.

A Solidariedade⁵ surge sempre que o Estado-Nação se enfraquece, saindo do modelo de ideal de comunidade nacional de interesses, permitindo a entrada de um novo modelo. O conceito de cidadania reflete o ambiente econômico, político e social, no qual estão embutidos os princípios, liberdade, comunidade e equidade.

Para Parker (1998) a cidadania torna-se um conceito que admite e mantém as desigualdades sociais de classes, mas mantém a igualdade de *status* de cidadão. Considerando o *status* como aquilo que representa a coleção de direitos e deveres conferidos pela autoridade política mais do que nascido do poder econômico ou da posição social.

Marshall (1950) considera que a cidadania corresponde ao *status* outorgado pelo Estado sobre aqueles que são membros plenos de uma comunidade, assim, todos que o possuíssem eram iguais em direitos e deveres com os quais o *status* é adotado. E explica que pertencer a uma comunidade e ser cidadão, não elimina as diferenças de gênero, classes ou crenças, mas para nivelá-lo como membro de uma comunidade ou grupo social necessita de um instrumento regulador que fortaleça a condição básica de cidadania. Assim, a cidadania gera um sentimento de “pertencimento” dentro da comunidade.

Marshall (1950) afirma ainda que a cidadania não é inconsistente com as desigualdades as quais destingem os vários níveis econômicos existentes na sociedade. Ou seja, as desigualdades do sistema de classe são aceitas, dado que a igualdade da cidadania é reconhecida. Assim, a cidadania legitima as desigualdades sociais e ao fazê-lo vai precisar de infraestrutura que lhe dê suporte.

Turner (1993) considera que a cidadania é um conjunto de provisões para neutralizar as consequências das desigualdades negativas de classe no sistema capitalista, e que ela é proveniente dos anos de lutas políticas, da distribuição desigual de recursos como parte de uma história dinâmica distinta da visão normativa e legal.

Pinker (1981) observa que Marshall (1950) estudou as políticas sociais e deu grande contribuição para estudos nessa área. Tinha a visão de que a economia de livre mercado é condição necessária para a criação e melhoria dos direitos sociais, na forma de serviços sociais o que dessa forma contribuiria para a equidade da condição social mais do que para a equidade da renda; ele considerava que a empresa capitalista não era incompatível com as formas civilizadas de políticas sociais, no qual objetivo dos serviços sociais é a abolição da pobreza e não das iniquidades.

Para Marshall (1950, p.9), “fonte original dos direitos sociais era ser membro de comunidades locais e associações funcionais”, mas a cidadania, cuja história ele procurou traçar, é por definição, nacional, estando associada ao Estado-Nação. Então, o conceito de cidadania embute e privilegia valores públicos, não sendo facilmente aplicado às sociedades com diferentes histórias urbanas ou que tenham distintas noções de “público”.

Gyford (1991), seguindo a linha de raciocínio de Turner (1993), considera que para ser cidadão e pertencer a uma comunidade tem que se ter um trabalho, para que haja garantia de bem-estar do trabalhador.

Assim apesar das condições econômicas não serem definidos pelo governo local, eles podem adotar políticas que facilitem a adoção de ações coletivas, mediante a participação popular em projetos que promovam as competências técnicas e políticas, projetos educacionais, de longo alcance,

5 Solidariedade-Sentido moral que vincula o indivíduo à vida, aos interesses de um grupo social, de uma nação, ou da humanidade.

que apoiem as iniciativas, facilitando a participação da comunidade na administração pública, mais do que esperando que isso aconteça espontaneamente.

Usando novamente a perspectiva de Marshall (1950), a cidadania deve ser estabelecida como um meio de participação “ativa” dos cidadãos na vida em sociedade, sendo um mecanismo de inclusão social, tornando os indivíduos mais ativos assumindo o papel de atores históricos que cumpram seu papel no espaço público de participação política dentro do Estado-Nação. Turner (1993) considera que a cidadania é consequência dos anos de lutas políticas, da distribuição desigual de recursos e como parte de uma dinâmica histórica, tendo, portanto, uma visão distinta, da visão legal e normativa definida por Marshall (1950).

Segundo Porter (1999), as constantes mudanças nas estruturas sociais e econômicas produzidas pela industrialização levaram as mudanças na ideologia, e nas formas de atuação social e luta principalmente no século XX.

A dimensão da cidadania deve focar a dimensão política, trazendo o cidadão para o centro das discussões sociais, promovendo e incentivando a sua participação (cidadania ativa e não passiva) e “exercendo seus direitos e deveres através dos diversos modos de participação” (TURNER, 1993, p.165).

Vale ressaltar que enquanto Turner (1993) alia-se ao modelo do Estado-Gerencial, Marshall (1950), defende o modelo do Estado-Nação e do bem-estar social.

O conceito de cidadania, enquanto “direito a ter direitos, historicamente tem assumido”, variadas interpretações, em função dos diferentes contextos culturais (VIEIRA, 1997, p.22). Nas diversas concepções de cidadania, encontram-se diferentes aspectos, umas enfatizam valores morais, ações voluntárias, autoajuda, focando sobre os deveres, enquanto outras enfocam mais a justiça social, os direitos dos cidadãos e as obrigações do Estado.

3 AFINAL O QUE É “DIREITO À CIDADE?”

Originalmente definido por Henry Lefebvre, na obra-manifesto *Le droit à la ville*, o direito a cidade decorre do repúdio ao determinismo e metafísica do urbanismo modernista, alcançando-se assim a compreensão de que os problemas da sociedade não podem ser todos reduzidos a questões espaciais, mas sim devem considerar aspectos sociais e econômicos que terminam por determinar a alienação e segregação dos cidadãos que se tornam mais objetos que sujeitos do espaço social.

Nesse sentido, mais do que a simples construção de moradias e outros bens materiais, há de se considerar a produção social do Estado, sob a ótica dos cidadãos, superando-se assim a lógica de dominação pela “apropriação”. (LEFEBVRE, 1996, p.158).

Por tal razão, e fundado nas ideias de Lefebvre, Harvey pontua que o direito à cidade não pode ser concebido como um simples direito de visita a/ou um retorno às cidades tradicionais, mas sim compreendido como um renovado e transformado direito à vida urbana. A liberdade da cidade é para este autor o direito de “mudar a cidade, mais de acordo com o desejo de nossos corações”. (HARVEY, 2014, p. 28).

Dessa forma, ao se considerar a realidade urbana do município de Salvador, em específico acerca do acesso à praia para pessoas com deficiência, constata-se o referido direito a vida urbana é algo muito mais formal do que efetivo, haja vista concebido por meio de políticas de requalificação urbana seletivas e segregacionistas, que potencializam ainda mais as desigualdades sócio espaciais no tecido urbano-metropolitano (SERPA, 2014). O problema aumenta ainda quando valorada a situação dos espaços públicos, onde prevalece a regra da inacessibilidade, reforçando-se assim a segregação e desigualdades sociais que se mostram como reflexos mais aparentes destas localidades.

Acerca do tema, Maricato (2013, p. 1) compreende o direito a cidade por dois prismas, um primeiro acadêmico e um segundo social:

Existe uma resposta acadêmica e também uma resposta de luta social para essa questão. O direito à cidade é um conceito francês que diz que seus moradores devem ter o direito à cidade enquanto festa urbana, ou seja, a cidade que expressa diversidade e que utiliza seus espaços mais valorizados para oferecer lazer, cultura e serviços à população. Acontece que a ocupação desse chamado espaço urbano é alvo de uma eterna luta de classes dentro das cidades. Historicamente, as populações menos favorecidas ocupam as periferias das cidades, onde o direito à cidade é mais negligenciado, pois falta, na maior parte das vezes, infraestrutura e urbanização. (MARICATO, 2013, p. 1).

Por tal razão concebe-se assim a existência de uma “cidade formal”, dotada de grande acesso a bens de consumo coletivo e uma outra cidade, formada por pessoas excluídas e com reduzido ou nenhum acesso aos serviços e equipamentos essenciais, caracterizadas pelas periferias, auto moradias ou situadas em regiões ambientalmente complexas ou frágeis como encostas, dentre outras.

Para o tema objeto do presente texto, contudo (as praias), apresenta-se uma curiosa contradição: ao contrário das regiões excluídas, as praias situam-se também em áreas nobres da cidade, são inseridas portanto no contexto da chamada “cidade formal”, com amplo acesso a bens de consumo de uso coletivo. Porém apesar disso tudo, quando consideradas em seu quesito “acessibilidade” para pessoas com deficiência, tais espaços figuram-se como inacessíveis, de baixa ou nenhuma urbanização, equiparado às regiões de periferia e de latente exclusão social.

4 MAS POR QUE “AS PRAIAS”?

A escolha das praias com objeto de valoração desta análise é explicada pelo fato deste bem público, citado inclusive no texto constitucional e legislação de regência, como “bem público de uso comum do povo” é um espaço inacessível às pessoas com deficiência, frustrando assim todo o discurso trazido pela norma que os considera ainda como bens abertos à livre utilização de todos. Tal característica pressupõe que a utilização (e por via oblíqua, o acesso a tais bens) é destinada de forma indistinta, a qualquer sujeito, em concorrência igualitária e harmoniosa com os demais.

Ao valorar tais aspectos, assim considera a doutrina:

Uso comum é o que se exerce, em igualdade de condições, por todos os membros da coletividade.

Trata-se, segundo Miguel S. Marienhoff (1955:620), ‘de um poder que pode ser exercido por todos os homens, por sua só condição de homens – quivis de populo – sem distinção entre nacionais e estrangeiros, e em cujo exercício o usuário permanece sempre anônimo, indeterminado, não individualizado’.

O uso comum tem, em regra, as seguintes características:

1. é aberto a todos ou a uma coletividade de pessoas, para ser exercido anonimamente, em igualdade de condições, sem necessidade de consentimento expresso e individualizado por parte da Administração” (DI PIETRO, 2015, p. 56)

De tal atributo, decorre que a valoração de sua plenitude (ou não) expressa o nível de efetividade do direito à cidade para pessoas com deficiência. Afinal de que adianta ter direitos se estes expressam apenas mera realidade formal do que veiculam?

Como afirmado alhures, inserem-se as praias como espaço público dentro da “cidade formal”, porém no que diz respeito às pessoas com deficiência e o quesito acessibilidade, tais espaços negam por absoluto o espaço onde se situam, gerando assim uma espécie de “espaço de exceção dentro da cidade formal”.

Em linhas gerais, considera-se “cidade formal” como aquela que obedece a todos os preceitos legais de urbanização e convívio social, enquanto que, em linha de pensamento oposta, a “cidade

informal” é aquela onde tais condições não observadas, como por exemplo os loteamentos clandestinos, favelas e cortiços, locais onde historicamente se instalaram as classes mais desfavorecidas.

A considerar o tema, pontua a doutrina:

A intensificação da dualidade entre cidade formal e cidade informal tem sido uma constante na estrutura das cidades brasileiras (Maricato, 1996). O ritmo do crescimento dos loteamentos irregulares, das favelas e dos cortiços nas periferias das grandes cidades é mais intenso que a taxa média de urbanização do país. Ou seja, as grandes cidades crescem sobretudo nas periferias, o que tem reforçado a função estrutural da informalidade na composição do espaço urbano. [...] Em oposição às estruturas urbanas informais, a cidade formal, por sua vez, se restringe a uma parcela do espaço urbano, e contempla apenas uma pequena porcentagem da população. Essa dualidade se conformou mais efetivamente a partir da década de 50, com a intensificação do processo de industrialização, marcado pela divisão social do espaço urbano e pela extrema desigualdade, características da expansão do fordismo periférico (FERREIRA, 2000, p. 1).

Diante deste quadro, onde o Estado mostra-se historicamente ausente e alheio à qualquer obrigação de ordenação ou regulação da ocupação do espaço urbano, soma-se a adoção de políticas públicas absolutamente ineficazes o que se permite afirmar que não se assistiu no Brasil a uma urbanização que efetivasse o equilíbrio do acesso e uso do solo urbano e da provisão de equipamentos e infraestrutura urbanos para o conjunto da cidade e da sociedade. (FERREIRA, 2000)

Mas, para que se melhor afira o alcance desta crítica, cumpre conhecer – ainda que superficialmente - a realidade normativa correlata ao tema da mobilidade urbana para pessoas com deficiência.

5 REALIDADE NORMATIVA CORRELATA AO TEMA

Sob o prisma jurídico, como visto alhures as praias são compreendidas como bens públicos de uso comum do povo, sendo assegurado, sempre, livre e franco acesso a elas e ao mar, em qualquer direção e sentido, ressalvando-se apenas os trechos considerados de interesse de segurança nacional (art. 10 da Lei 7661/88). *Pari passu*, a Constituição Federal do Brasil de 1988 e a Carta Mundial do Direito à Cidade, asseguram uma existência da mobilidade enquanto um direito fundamental. Tal atenção normativa, contudo, reflete simples realidade formal de direitos, sobretudo quando se afere o quesito mobilidade e acessibilidade destas pessoas às praias de Salvador.

Nesse sentido, o tema da mobilidade urbana para pessoas com deficiência é tratado em três textos normativos: o Estatuto das Cidades (Lei 10257/01), o Estatuto da Pessoa com Deficiência (Lei 13.146/15), bem como na Constituição Federal do Brasil de 1988.

Acerca do primeiro deles, o Estatuto das Cidades em específico no seu art. 41, § 3, estabelece o seguinte:

Art. 41 [...]

§ 3º As cidades de que trata o *caput* deste artigo devem elaborar plano de rotas acessíveis, compatível com o plano diretor no qual está inserido, que disponha sobre os passeios públicos a serem implantados ou reformados pelo poder público, com vistas a garantir acessibilidade da pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida a todas as rotas e vias existentes, inclusive as que concentrem os focos geradores de maior circulação de pedestres, como os órgãos públicos e os locais de prestação de serviços públicos e privados de saúde, educação, assistência social, esporte, cultura, correios e telégrafos, bancos, entre outros, sempre que possível de maneira integrada com os sistemas de transporte coletivo de passageiros. (BRASIL, 2001)

De acordo com o texto citado, além da compatibilidade do Plano Diretor com plano de rotas

acessíveis, a implantação ou reforma dos passeios públicos deve assegurar “acessibilidade da pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida a todas as rotas e vias existentes, inclusive as que concentrem os focos geradores de maior circulação de pedestres”, dentre as quais, por óbvio, insere-se as praias.

De igual forma, o Estatuto da Pessoa com Deficiência (Lei 13.146/15), traz em seu Título III todo um capítulo sobre acessibilidade e nesse sentido, já no primeiro artigo do capítulo traz a noção de acessibilidade de forma ampla, suplantando a mera percepção física e associando o termo ao exercício dos direitos de cidadania e efetiva participação social.

Art. 53. A acessibilidade é direito que garante à pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida viver de forma independente e exercer seus direitos de cidadania e de participação social. (BRASIL, 2015)

De se notar que o legislador traz distinção conceitual entre “pessoas com deficiência” e “pessoas com mobilidade reduzida”, destaca-se assim a previsão do art. 2º da citada lei ao considerar pessoa com deficiência:

Aquela que tem impedimento de longo prazo de natureza física, mental, intelectual ou sensorial, o qual, em interação com uma ou mais barreiras, pode obstruir sua participação plena e efetiva na sociedade em igualdade de condições com as demais pessoas (BRASIL, 2015) (BRASIL, 2015)

Por outro lado, as pessoas com mobilidade reduzidas são, nos termos da citada lei:

Aquelas que tenham, por qualquer motivo, dificuldade de movimentação, permanente ou temporária, gerando redução efetiva da mobilidade, da flexibilidade, da coordenação motora ou da percepção, incluindo idoso, gestante, lactante, pessoa com criança de colo e obeso (BRASIL, 2015)

Da preocupação na distinção destes dois grupos, depreende-se em todo caso uma preocupação da norma em implementar uma superação do modelo médico para configuração de uma percepção biopsicossocial, aferido de forma interdisciplinar e considerando fatores socioambientais, psicológicos e pessoais (art. 2, §1, II do Estatuto da Pessoa Com Deficiência).

A este cabedal normativo somam-se diversos dispositivos constitucionais que amparam a inclusão da pessoa com deficiência, dentre os quais destaca-se o parágrafo segundo do art. 227, quando trata da Família, da Criança, do Adolescente e do Idoso, referindo-se a construção de logradouros e edifícios de uso público:

**Art. 227 [...]
§2º- A lei disporá sobre normas de construção de logradouros e edifícios de uso público e de fabricação de veículos de transporte coletivo, a fim de garantir o acesso adequado às pessoas portadoras de deficiência. (BRASIL, 1988)**

Neste contexto, é importante destacar que o ambiente propiciado pela Constituição brasileira de 1988, promulgada em um momento de ascensão das forças sociais que lutavam pela democratização do país, assegura o surgimento de novas disposições legais voltadas aos interesses não meramente individuais, de onde se insere o Estatuto da Cidade (Lei 10.257/01), que volta-se segundo Maricato (2010, p. 5) não apenas da terra urbana, mas sim assumindo um enfoque holístico com diretrizes e preceitos sobre planos e planejamento urbano, sobre gestão urbana e regulação estatal, fiscal e jurídica, estabelece tratamento em específico da acessibilidade como um direito garantidos à pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida, compreendendo assim a mobilidade como um

direito de viver de forma independente e exercer seus direitos de cidadania e de participação social. Nestes termos, pode-se compreender como ínsito ao direito a cidade a plena mobilidade do indivíduo, sobretudo ao se referir aos espaços públicos.

Porém ao analisar as transformações em curso existentes na sociedade e no espaço urbano soteropolitano, identifica-se que o direito à vida urbana é algo muito mais formal do que efetivo. Nesse sentido, ao se valorar tal realidade depara-se com políticas de requalificação urbana seletivas e segregacionistas, que refletem diretamente efeitos sobre questões sociais e tornam visíveis as desigualdades sócio espaciais no tecido urbano-metropolitano. (SERPA, 2014). Para determinados espaços – ditos públicos – prevalece a regra da inacessibilidade, reforçando-se assim a segregação e desigualdades sociais que se mostram como reflexos mais aparentes destas localidades.

No que diz respeito à mobilidade, há no município de Salvador segundo dados da Secretaria de Mobilidade do Município (SEMOB) ⁶, 2.553 (dois mil quinhentos e cinquenta e três) veículos do tipo ônibus, que representam a frota de transportes públicos, exercido por meio de três empresas que exploram o serviço: a CSN- Transportes Urbanos SPE S/A, a Ótima Transportes de Salvador SPE S/A e a Plataforma Transportes SPE S/A.

Deste universo, há 2.348 (dois mil trezentos e quarenta e oito) veículos são considerados “acessíveis”, representando assim um universo de 91,9%⁷ dos ônibus da frota. Veículos acessíveis, para fins de cômputo nos dados citados, são aqueles que possuem plataformas (elevadores) para cadeiras de rodas ou cadeiras de transbordo⁸.

Apesar do expressivo número de veículos (ônibus) que contam com plataformas (91,9%) segundo dados da SEMOB, cumpre destacar que, de acordo com a legislação toda a frota do transporte público deve ser equipada com plataformas (elevadores) para cadeirantes, o que termina por fazer dos dados da Secretaria de Mobilidade de Salvador, uma confissão do desrespeito às disposições legais.

Ademais, segundo dados da Associação Baiana de Deficientes Físicos (ABADEF), há aproximadamente três milhões de baianos com algum tipo de limitação motora física, dos quais pelo menos 600 mil estariam em Salvador. No Brasil, seriam 13 milhões de pessoas com algum tipo de limitação motora física, número que, somados aos mais de 20 milhões de idosos, 19 milhões de obesos e aproximadamente 800 mil gestantes anualmente, permitem uma projeção do quanto é ineficaz um “percentual expressivo” de transporte público acessível enquanto não for cumprida, na integralidade, o que determina a legislação sobre o tema.

Destes dados, pode-se identificar que, no município de Salvador, a maior frota de veículos com plataformas para cadeiras de rodas é da empresa OT-Trans (Ótima Transportes de Salvador S/A), com 890 veículos cujas linhas vão de Mussurunga a Pernambués, incluindo Cajazeiras e Pau da Lima, alcançando assim a região do “miolo da cidade” (na nomenclatura utilizada pela Associação das Empresas de Transportes de Salvador (Integra)), em seu sítio da internet.

A segunda frota de veículos acessíveis no município de Salvador (739 veículos) é da empresa CSN- Transportes Urbanos SPE S/A, cujas linhas vão da Praça da Sé até Itapuã, seguida terceira empresa, Plataforma Transportes SPE S/A (719 veículos), cujas linhas atendem a região do subúrbio da cidade, indo São Tomé de Paripe ao Comércio. A partir destas informações, pode-se concluir que a frota de

6 Dados de 2017.

7 Apesar da informação cedida pelo Órgão oficial da Prefeitura, este dado parece superestimado, quando da constatação da realidade vista a olho nu no cotidiano da cidade, onde pode-se ver muitos poucos ônibus equipados para propiciar o acesso adequado a pessoas com necessidades especiais e os poucos que possuem o equipamento apresentam defeitos ou mau funcionamento.

8 Com o advento da Portaria 269/15 do INMETRO foram proibidas o uso de cadeiras de transbordo em ônibus de transporte coletivo, entretanto dados da própria Secretaria de Mobilidade, informam que os veículos executivos das linhas do Aeroporto ainda usam tais cadeiras.

veículos, em sua maior parte de veículos acessíveis, atende a região do “miolo” da cidade (Mussurunga a Pernambués, incluindo Cajazeiras e Pau da Lima), some-se a isso, que a região do subúrbio é a mais prejudicada com a menor frota de veículos acessíveis, repercutindo diretamente sobre a qualidade de acessibilidade às localidades desta região e reiterando a realidade de segregação e desigualdade social.

No que diz respeito a acessibilidade das vias de Salvador, dados do CREA-BA denunciavam desde 2006, a situação precária destes espaços, com escassa presença de equipamentos urbanos adaptados às necessidades das pessoas com necessidades especiais (limitações física ou sensorial). Nesse sentido o Grupo de Trabalho sobre Acessibilidade do CREA/BA, em atuação específica às regiões do centro da cidade (trecho da Avenida Sete de Setembro compreendido entre o Campo Grande e a Praça da Sé, além dos acessos às estações da Lapa e Terminal da Barroquinha, além dos Barris e Mouraria), detectou uma realidade de muitos problemas quanto a situação urbanística para pessoas com necessidades especiais (limitações motoras/física), com presença de diversos obstáculos a impedir a mobilidade destas pessoas, tais como forte presença de vendedores ambulantes sobre as calçadas, além de equipamentos arquitetônicos sem delimitação de espaço ou sinalização destes pontos explorados comercialmente, desníveis de calçadas (cuja altura é superior aos níveis indicados pela NBR 9060), irregularidades do meio fio, poucas rampas e sem condição de acessibilidade. Tais fatos, apesar de constatados em 2006, continuam a existir e, em alguns casos em níveis até piores, o que motivou inclusive medidas judiciais⁹ e terminaria por denunciar a ausência de políticas públicas específicas no município voltadas a mobilidade plena de pessoas com necessidades especiais na cidade, apesar de existirem alguns pontos da cidade (todos eles privados) onde tal situação é totalmente distinta, com alto nível de mobilidade e acessibilidade.

Em outras palavras, pode-se observar a coexistência de espaços bem equipados, afluentes e aprazíveis, ao lado do que se pode denominar de espaços com baixo nível da estrutura urbana, marcados por forte estigmatização. A descrição – comumente associada a descrição de bairros pobres e ricos numa mesma cidade – em nada contrasta quando analogicamente é aplicado a falta de acessibilidade a pessoas com deficiência, afinal para pessoas com deficiência, a cidade de Salvador – seguindo traço comum ao conjunto das capitais brasileiras - apresenta forte traço de segmentação social, ensejando por isso a alcunha de “cidade deficiente” onde identificam-se determinadas áreas dotadas de grande estrutura e acessibilidade, em detrimento de outras áreas onde tal realidade é apenas um pálido reflexo das exigências e promessas da lei.

Afirma-se, pois, apesar da ampla previsão normativa, prevalece o caráter meramente formal destes direitos, o que pode ser aferido pela mais recente política pública implementada no município de Salvador voltada a revitalização da orla da cidade, bem como ações da Secretaria Cidade Sustentável (Secis) com a implementação em específico do Projeto Para-praia.

Acerca do primeiro, sabe-se que de acordo com o sítio da Prefeitura, com custo estimado em R\$ 111 milhões, o projeto voltou-se a ações de intervenção em nove pontos da orla de Salvador (São Tomé de Paripe, Tubarão, Ribeira, Barra, Rio Vermelho, Jardim de Alá/Armação, Boca do Rio, Piatã e Itapuã) - incluindo a criação de diversos equipamentos públicos (50 mil m² de novas calçadas, 6 km de ciclovias, 10 km com nova iluminação pública, 16 mil m² de espaço compartilhado, quadras, praças e restaurantes) porém em que pese a importância das citadas medidas, salta aos olhos o fato de que em nenhuma das propostas de intervenção há o interesse em tornar estes espaços acessíveis

9 Proposta Ação Civil Pública pelo MP/BA perante a 5ª Vara da Fazenda Pública, onde em sede de antecipação de tutela o Juízo decidiu que o Município de Salvador deve promover adaptações em logradouros e edifícios públicos para garantir o direito fundamental de acessibilidade a pessoas com necessidades especiais motora e sensorial. Esta decisão foi reafirmada pela II Câmara Cível do Tribunal de Justiça do Estado da Bahia que, à unanimidade, negou provimento ao agravo de instrumento interposto pelo Município e manteve a decisão.

a pessoas com deficiência, permitindo-se constatar que, apesar da “revitalização” realizada nenhuma das praias da imensa orla de Salvador (com exceção da praia de Ondina) são acessíveis.

Acerca da segunda política pública citada – o Projeto Para-praia - a realidade não é diferente. Trata-se de projeto onde o Município implementa, em parceria com instituições privadas (Faculdade Baiana de Medicina, ONG's e educadores físicos), a realização de ações que proporcionam gratuitamente banho de mar para pessoas com deficiência física por meio da ajuda dos profissionais participantes do projeto, além de contemplar atividades esportivas como mergulho e *stand up paddle*.

Mais uma vez, cumpre destacar a louvável iniciativa, contudo, em que pese a importância destas ações, o projeto não resolve o problema da falta de acessibilidade das pessoas com deficiência às praias, mas sim apenas o atenua. Pois quando da realização/execução do projeto o Município equipa o espaço (a praia escolhida) com todos equipamentos necessários à efetivação da acessibilidade do local (tendas de apoio, sombreiro e cadeiras para os acompanhantes, pistas de acesso, banheiros especiais, espaços customizados para atividades recreativas, cadeiras flutuantes para os banhos de mar e piscina plástica), porém após a realização da atividade todos os equipamentos citados são retirados, voltando o espaço a ser o que era antes.

Ademais, toda a atividade é sempre realizada e acompanhada por uma equipe multidisciplinar, coordenada por professores da Escola Baiana de Fisioterapia e Saúde Pública, o que ratifica a inacessibilidade destes espaços, pois sem tal amparo dos profissionais referidos, o espaço - mesmo com todos os equipamentos citados - continua inacessível à pessoas com deficiência, frustrando-se assim o acesso ao espaço público. Nesse sentido cumpre destacar que, nos termos delimitados pela Política nacional de Mobilidade Urbana, a acessibilidade configura-se pela facilidade disponibilizada às pessoas que possibilite a todos autonomia nos deslocamentos desejados, fato que não é atendido pelo Projeto Para-Praia, que apenas atenua o problema.

Diante deste quadro com constatação da absoluta falta de acessibilidade a estes bens públicos são agregados outros fatores que agravam a situação, a saber: falta de ônibus adaptados em número adequados, ausência de rampas, corrimões, banheiros adaptados, sinalização dentre outros.

6 CAPITALISMO E AS “ILHAS DE ACESSIBILIDADE”

Apesar da realidade da inacessibilidade às praias para pessoas com deficiência, fato que chama a atenção é a existência de determinados espaços (privados), onde se pode observar plena acessibilidade. Tal fenômeno em parte pode ser explicado pelos efeitos que o capitalismo proporciona para a urbanização: um processo marcado pela acentuada segregação espacial, ocupacional e social.

Nesse sentido desenvolve-se uma urbanização pautada por interesses do capital mobiliário, o que termina por justificar a existência das “ilhas de acessibilidade”, em detrimento dos espaços públicos. Nesse contexto, ao lado dos espaços públicos inacessíveis pode-se encontrar uma ampla infraestrutura de acessibilidade nos espaços privados (como por exemplo nos *shoppings Centers*), o que se justifica pelo fato de que em tais locais respeita-se não a “pessoa com deficiência”, mas sim o “consumidor”, situação reflexo do modelo de ocupação do solo que viria a ser instalado nos países da América Latina.

Acerca do tema, pontua a doutrina:

[...] esse modelo definidor de padrões holísticos de uso e ocupação do solo, apoiado na centralização e na racionalidade do aparelho do Estado, foi aplicado a apenas uma parte das nossas grandes cidades: na chamada cidade formal ou legal. A importação de padrões do chamado “primeiro mundo”, aplicados a uma parte da cidade (ou da sociedade) contribuiu para que a cidade brasileira fosse marcada pela modernização incompleta. (MARICATO, 2000, p. 30)

A chamada modernização incompleta comumente aplicada para compreensão da existência das ocupações nas periferias, pode também ser avocada para compreensão da mobilidade urbana para pessoas com deficiência, onde caracteriza-se a segregação como marca maior, afinal a existência de equipamentos públicos inacessíveis equipara-se para estas pessoas com a absoluta ausência destes.

Por tal razão, impossível não constatar a íntima relação entre o desenvolvimento do capitalismo e o tipo de urbanização que se implementa, o que justifica a existência das “ilhas de acessibilidade” nos espaços privados (como nos *shoppings centers*) em detrimento dos espaços públicos (dentre os quais, as praias são o maior exemplo), pois a qualidade de vida urbana – na feliz conclusão da doutrina – é mercadoria para os que tem dinheiro (HARVEY, 2014, p. 46).

Ao implementar compreensão desta realidade e suas relações ao capitalismo, Harvey (2014, p.30) pontua que as cidades surgem de algum tipo de concentração geográfica e social de um excedente de produção, motivo pelo qual vale-se da urbanização para absorção destes excedentes. Compreender, portanto por que algumas partes da cidade são acessíveis para algumas pessoas e outras não, parte da constatação de que o tipo de urbanização realizado é reflexo da absorção dos excedentes de capital, ao preço da desapropriação de massas e configuração de políticas parciais e insuficientes de mobilidade urbana.

A expressão “políticas parciais e insuficientes de mobilidade urbana”, quer expressar o conjunto de tentativas estatais – sempre parciais – de implantação de aparelhos acessíveis, gerando uma “quase acessibilidade” ou uma “semi inclusão”. A guisa de exemplo, o Projeto Para Praia, já citado alhures, apesar de louvável, em nada modifica o espaço no quesito acessibilidade. De igual forma e que projeto bastante parecido, o Estado também promove atividade similar, por meio da Secretaria de Justiça, Direitos Humanos e Desenvolvimento Social (SJDHDS), em parceria com a Associação Baiana de Equoterapia (ABAE) e a Polícia Militar da Bahia, chamado “Agora é a vez do Cavalo Marinho!”, com banho de mar assistido, prática de *stand up*, passeio de bote, banho com cadeira anfíbio, futebol de areia, entre outras atividades lúdicas, para crianças e jovens deficientes físicos previamente cadastrados.

7 CONCLUSÕES

Para pessoas com deficiência, a cidade de Salvador – seguindo traço comum ao conjunto das capitais brasileiras - apresenta forte traço de segmentação social, ensejando por isso a alcunha de “cidade deficiente”, onde identificam-se determinadas áreas dotadas de grande estrutura e acessibilidade, em detrimento de outras áreas onde tal realidade é apenas um pálido reflexo das exigências e promessas da lei. Para as primeiras áreas citadas - normalmente áreas privadas - o alto grau de mobilidade é explicado pelo fato do consumo e interesse do capital imobiliário especulativo onde respeita-se não a pessoa com deficiência, mas sim o consumidor (independentemente deste possuir ou não deficiência). Como exemplo emblemático desta realidade indicam-se os empreendimentos verticais, condomínios fechados e *shopping Centers*, dotados de grande acessibilidade justificada pelo valor que se cobra pelo uso destes espaços.

Deparando-se com as recentes políticas públicas do Município de Salvador, voltadas ao tema, observa-se a absoluta ineficácia e manutenção das medidas adotadas. Por todos destacam-se o Projeto de Revitalização da Orla do Município, bem como o Projeto Para-Praia, ambos insuficientes e pouco representativos como políticas voltadas à solução destes problemas. Acerca do primeiro deles, identificou-se que apesar de voltar-se a ações de intervenção em nove pontos da orla de Salvador, com criação de diversos equipamentos públicos, em nenhum destes houve o interesse em tornar estes espaços acessíveis a pessoas com deficiência, constatando-se assim que, apesar da “revitalização” realizada, em nenhuma das praias da imensa orla de Salvador (com exceção da praia de Ondina)

existe acessibilidade a pessoas com deficiência.

Acerca da segunda política citada, concluiu-se que o projeto não resolve o problema da falta de acessibilidade das pessoas com deficiência às praias, mas sim apenas o atenua, uma vez que os aparelhos que alteram a realidade do local são utilizados apenas quando da realização/execução do projeto, sendo após isso retirados, voltando o espaço a ser o que era antes.

Sob o prisma jurídico, abordou-se o tema da mobilidade urbana para pessoas com deficiência a partir de três textos normativos: o Estatuto das Cidades (Lei 10257/01), o Estatuto da Pessoa com Deficiência (Lei 13.146/15), bem como na Constituição Federal do Brasil de 1988. Em todos casos, apesar do amplo cabedal normativo que permitem direitos a mobilidade urbana tanto para pessoas com deficiência como deveres ao Estado para observância destes direitos quando da realização de políticas públicas voltadas à área, prevalece o caráter meramente formal destas normas, sendo ignoradas ou descumpridas em função dos interesses privados que orientam o tipo de urbanização que prevalece no município de Salvador.

Nesse sentido, destacou-se ainda a existência de “ilhas de acessibilidade”, caracterizadas pela existência de determinados espaços (privados), onde se pode observar plena acessibilidade. Concluiu-se que tal fenômeno em parte pode ser explicada pelos efeitos que o capitalismo proporciona para a urbanização desenvolvido a partir dos interesses do capital mobiliário, o que termina por justificar a existência de alguns espaços acessíveis (em espaços privados), em detrimento dos espaços públicos.

Diante deste quadro, impossível não constatar que uma coisa é ter direitos, coisa bem diferente é efetivá-los afinal como disse certa feita Orwell, “todos são iguais, mas uns são mais iguais do que os outros”.

REFERÊNCIAS

BRASIL. *Constituição da República Federativa do Brasil*. Presidência da República Casa Civil Subchefia para Assuntos Jurídicos. Brasília: Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/ConstituicaoCompilado.htm>. Acesso em: 14 Jun. 2017.

BRASIL. *Lei 10257, de 10 de julho de 2001*. Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. Presidência da República Casa Civil Subchefia para Assuntos Jurídicos. Brasília: Disponível em: <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/LEIS_2001/L10257.htm>. Acesso em: 14 Jun. 2017.

BRASIL. *Lei 13.146 de 6 de julho de 2015*. Institui a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Estatuto da Pessoa com Deficiência). Presidência da República Casa Civil Subchefia para Assuntos Jurídicos. Brasília: Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/CCIVIL_03/_Ato2015-2018/2015/Lei/L13146.htm>. Acesso em: 14 Jun. 2017.

BARBALET, J. M. *Citizenship: rights, struggle and class inequality*. England: Open University Press, 1988.

BENEVIDES, Maria Vitória de Mesquita. *Cidadania e democracia*. São Paulo: Lua Nova, 1994.

CARVALHO, Inaiá; PEREIRA, Gilberto Corso (orgs.). *Como Anda Salvador*. 2. ed., revista e ampliada. Salvador: Edufba, 2008.

CARVALHO, Inaiá; PEREIRA, Gilberto Corso. *Salvador: transformações na ordem urbana [recurso eletrônico]: metrópoles: território, coesão social e governança democrática*. Rio de Janeiro: Letra Capital: Observatório das Metrópoles, 2014.

CARVALHO, Celso Santos (org.). *Estatuto da Cidade: comentado = The City Statute of Brazil: a commentary*. São Paulo: Ministério das Cidades: Aliança das Cidades, 2010.

DEMO, Pedro. *Cidadania Menor*: algumas indicações quantitativas de nossa pobreza política. Petrópolis: Vozes, 1992.

DI PIETRO, Maria Sylvia Zanella de. *Direito Administrativo*. São Paulo: Saraiva, 2015.

FERNANDES, Ana. *Salvador, uma cidade perplexa*. Carta Maior, 29 setembro de 2012. Disponível em: <<http://cartamaior.com.br/?/Editoria/Politica/Salvador-uma-cidade-perplexa/4/25983>>. Acesso em: 16 out. 2016.

FERREIRA, João Sette Whitaker. *Governança urbana no contexto das cidades subdesenvolvidas*. Disponível em: <http://www.fau.usp.br/docentes/deprojeto/j_whitaker/govern.html>. Acesso em: 01 dez. 2016.

FERREIRA, Aurélio Buarque de Holanda. *Minidicionário Aurélio*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1977.

GYFORD, John. Models of change. In: *CITIZENS consumers and councils*: local government and the public. England: Macmillian, 1991.

HARVEY, David. *Cidades rebeldes*: Do direito à Cidade à revolução urbana. São Paulo, Martins Fontes, 2014.

IVO, Anete Brito Leal. *Viver por um fio*: pobreza e política social. São Paulo: Annablume, 2008.

MARICATO, Ermínia. *O direito à cidade depende da democratização do uso e a ocupação do solo*. Entrevista para a Rede Mobilizadores COEP, 16/12/2013. Disponível em: <<https://erminiamaricato.net/2014/04/08/o-direito-a-cidade-depender-da-democratizacao-do-uso-e-a-ocupacao-do-solo/>>. Acesso em: 01 dez. 2016.

MARSHALL, Theodore H. *Citizenship and social class*. Part I. London: Pluto Press, 1950.

OLIVEIRA, Marcos Fountoura de. *Direito à Mobilidade Urbana e o Direito à Cidade*. III Simpósio de Ciências Sociais: Cidade e Democracia, Minas Gerais: PUC Minas, 2014.

PORTER, Dorothy. *Health. Civilization and State*: a history of public health from ancient to modern times. London and New York: Routledge, 1999.

ORWELL, George. *Revolução dos Bichos*. 30. ed. São Paulo: Ed. Globo, 1989.

PARKER, Julia. *Citizenship. work and welfare*: searching for the good society. London: Macmillan Press, 1998.

PETERSEN, Alan; LUPTON, Deborah. *The new public health*: health and self in the age of risk. London: SAGE, 1996.

PEREIRA, Gilberto Corso. Habitação e Infra estrutura urbana em Salvador e região metropolitana. In: *Como Anda Salvador*. CARVALHO, Inaiá Maria Moreira de; PEREIRA, Gilberto Corso. 2. ed. revista e ampliada. Salvador: Edufba, 2008.

PINKER, Robert. *The right to welfare and other essays*. London: Heinemann Educational Books, 1981.

REIS, Flávio Wanderley. Cidadania, mercado e sociedade civil. In: DINI, Eli; LOPES LEITE, José Sérgio; PRANDI, Reginaldo (Orgs.). *O Brasil no rastro da crise*: partidos, sindicatos, movimentos sociais, Estado e cidadania no curso dos anos 90. São Paulo: HUCITEC/ANPOCS/IPEA, 1994.

SALM, Cláudio. Considerações finais. In: FERRETI, Celso João *et al.* (Orgs.). *Novas tecnologias, trabalho e educação*: um debate multidisciplinar. 3. ed. Petrópolis: Vozes, 1996.

SEVERINO, Antônio Joaquim. *Metodologia do Trabalho Científico*. 22. ed. rev. e ampl. acordo com a ABNT, São Paulo: Cortez, 2002.

SERPA, Ângelo. Os espaços Públicos da Salvador Contemporânea. In: CARVALHO, Inaiá Maria Moreira

de; PEREIRA, Gilberto Corso (Orgs.). *Como Anda Salvador*. Salvador: Edufba, 2008.

TEIXEIRA, Sonia Maria Fleury. Cidadania, Direitos Sociais e Estado. In: *Conferência Nacional de Saúde*. Anais. Brasília, 1987, p.91-112.

TENÓRIO, Fernando Guilherme. Gestão social: uma perspectiva conceitual. *RAP*. v.32. n.5. [S.l.]: [s.n.], 1998.

TURNER, Bryan S. (Ed.). *Citizenship and Social Theory*. London: SAGE, 1993.

WEBER, Max. *Economia e sociedade: fundamentos da sociologia compreensiva*. vol. 1. 3. ed. Tradução de Regis Barbosa e Karen Elsabe Barbosa. Brasília: UNB, 1994.

VIEIRA, Liszt. *Cidadania e globalização*. Rio de Janeiro: Record, 1997.

Recebido em: 09/06/2017

Aprovado em: 21/12/2017

Como citar este artigo (ABNT):

PAMPONET, Ana Maria Seixas; VASCONCELLOS, Milton Silva de. Mobilidade urbana às praias como reflexo de um direito a cidade para pessoas com deficiência. *Revista Eletrônica de Direito do Centro Universitário Newton Paiva*, Belo Horizonte, n.33, p.78-93, set./dez. 2017. Disponível em: <<http://blog.newtonpaiva.br/direito/wp-content/uploads/2018/03/DIR33-05.pdf>>. Acesso em: dia mês. ano.